

Factors Affecting Low-Cost Airlines Use Behavior of Travelers in Thailand During the COVID-19 Pandemic

Wassakorn Maneenakthong^{1*} and Prainnapha Jintraphan²

¹ Master of Economics, Faculty of Economics, Ramkhamhaeng University, Thailand

² Department of Economics, Faculty of Economics, Ramkhamhaeng University, Thailand

* Corresponding author. E-mail: m.wassakorn@gmail.com

ABSTRACT

This article aimed (1) to study the low-cost airlines use behavior in Thailand during the COVID-19, and (2) to study the factors affecting on the low-cost airlines use behavior of travelers in Thailand during the COVID-19 pandemic. The quantitative research approach was employed. The sample population consisted of 400 low-cost airlines users during the COVID-19 pandemic. The result of the study found that the low-cost airlines use behavior during the COVID-19 pandemic was for tourism/relaxation. The travelers decided to travel themselves. The highest proportion received three doses of vaccine and had an average of traveling time of two to three days. The frequencies in using the service prior to and during the COVID-19 pandemic was less than two times a year. The average budget for traveling was 5,001-10,000 baht. They preferred to travel to natural tourist attractions. The factors affecting the low-cost airlines use behavior of travelers in Thailand during the COVID-19 pandemic with direct influence on use behavior were the COVID-19 pandemic and the marketing strategies of the airlines. The factors of the public sector measures in the aspect of control and economic stimulus did not exhibit a direct influence at a statistically significant level. In regard to indirect influence, it was found that the factors of the COVID-19 pandemic, the public sector measures in the aspects of control and economic stimulus exhibited an indirect influence on low-cost airlines use behavior of travelers in Thailand during the COVID-19 pandemic.

Keywords: Covid-19, Behavior, Low-Cost Airline

ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในประเทศไทยช่วงวิกฤติโควิด-19

วัชรณ์ มณีนาคทอง^{1*} และ ปรีณภา จิตราภรณ์²

¹ เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง ประเทศไทย

² ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง ประเทศไทย

* Corresponding author. E-mail: m.wassakorn@gmail.com

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยในช่วงวิกฤติโควิด-19 และ (2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในประเทศไทยช่วงวิกฤติโควิด-19 เป็นการศึกษาเชิงปริมาณจากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในช่วงวิกฤติโควิด-19 จำนวน 400 คน ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยในช่วงวิกฤติโควิด-19 ส่วนใหญ่เพื่อการท่องเที่ยว/พักผ่อน ผู้เดินทางตัดสินใจเดินทางด้วยตนเอง ส่วนใหญ่ได้รับวัคซีน 3 โดส มีระยะเวลาการท่องเที่ยวเฉลี่ย 2-3 วัน มีความถี่ที่ใช้บริการทั้งก่อนและระหว่างเกิดวิกฤติโควิด-19 น้อยกว่า 2 ครั้งต่อปี มีงบประมาณเฉลี่ยต่อการเดินทางท่องเที่ยว 5,001-10,000 บาท และนิยมท่องเที่ยวแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในประเทศไทยช่วงวิกฤติโควิด-19 พบว่า ในส่วนของอิทธิพลทางตรง ปัจจัยด้านสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 และปัจจัยด้านกลยุทธ์การตลาดของสายการบิน เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการใช้บริการ ส่วนปัจจัยด้านมาตรการจากภาครัฐในแง่ของการควบคุม และปัจจัยด้านการกระตุ้นเศรษฐกิจ ไม่มีอิทธิพลทางตรงอย่างมีนัยสำคัญ ส่วนปัจจัยของอิทธิพลทางอ้อม พบว่า ปัจจัยด้านสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 มาตรการจากภาครัฐในแง่ของการควบคุม และมาตรการจากภาครัฐในแง่ของการกระตุ้นเศรษฐกิจ เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลทางอ้อมต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในประเทศไทยช่วงวิกฤติโควิด-19

คำสำคัญ: โควิด-19, พฤติกรรม, สายการบินต้นทุนต่ำ

© 2023 JSSP: Journal of Social Science Panyapat

บทนำ

การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ได้เริ่มต้นขึ้นครั้งแรกในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2562 ในนครอู่ฮั่น เมืองหลวงของมณฑลหูเป่ย์ สาธารณรัฐประชาชนจีน หลังจากพบการระบาดของเชื้อไวรัสสายพันธุ์ใหม่นี้ จีนและองค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) ได้ออกมาระบุว่าเป็นไวรัสชนิด SARS-CoV-2 โดยมีชื่อเรียกอย่างเป็นทางการว่า COVID-19 (CO-corona, VI-virus, D-disease และ 19 - 2019) ซึ่งเป็นโรคทางเดินหายใจที่เกิดจากไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 ที่สามารถแพร่เชื้อจากคนสู่คนผ่านละอองฝอยขนาดเล็ก และองค์การอนามัยโลกได้ประกาศให้การระบาดนี้เป็นภาวะฉุกเฉินทางสาธารณสุขระหว่างประเทศ (Public Health Emergency of International Concern: PHEIC) ในวันที่ 30 มกราคม พ.ศ.2563 ซึ่งต่อมาได้มีการแพร่ระบาดไปในทุกประเทศทั่วโลก (งานโรคติดต่ออุบัติใหม่ กลุ่มพัฒนาวิชาการโรคติดต่อ, 2564)

สถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่เพิ่มระดับความรุนแรงและใช้ระยะเวลายาวนานโดยไม่สามารถควบคุมการแพร่กระจายได้ทำให้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมของทุกประเทศอย่างมาก ทั้งนี้อุตสาหกรรมการบินเป็นอีกหนึ่งอุตสาหกรรมในภาคบริการของไทยที่ได้รับผลกระทบในระดับที่รุนแรง ซึ่งจะเห็นได้จากข้อมูลสถิติของสำนักงานการ

บินพลเรือนแห่งประเทศไทยในปี พ.ศ. 2564 ที่ระบุว่าการบินในประเทศไทยช่วงปี พ.ศ. 2554 - 2562 ก่อนมีการแพร่ระบาดของ COVID-19 จำนวนผู้โดยสารมีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี ร้อยละ 10.6 แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศที่ขยายตัวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 9.7 และผู้โดยสารภายในประเทศขยายตัวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 11.6 ต่อมาในปี พ.ศ. 2563 ที่เป็นช่วงการแพร่ระบาดของ COVID-19 จำนวนผู้โดยสารลดลงเหลือเพียง 58.3 ล้านคน คิดเป็นอัตราการขยายตัวลดลงจากปี พ.ศ. 2562 ถึงร้อยละ 64.7 แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศขยายตัวลดลง ร้อยละ 81.7 (16.3 ล้านคน) และผู้โดยสารภายในประเทศขยายตัวลดลง ร้อยละ 44.9 (42.0 ล้านคน) และในช่วงเวลาที่สถานการณ์การแพร่ของ COVID-19 มีระดับความรุนแรง การให้บริการของสายการบินก็ต้องหยุดให้บริการตามนโยบายของภาครัฐเพื่อลดการแพร่กระจายเชื้อ COVID-19 จึงทำให้จำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการของสายการบินในปี พ.ศ. 2563 ลดลงมากที่สุดในรอบสิบปีของธุรกิจการบินของไทย (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2564)

ในด้านผลกระทบของสายการบินต้นทุนต่ำ จากข้อมูลงบกำไรขาดทุนของสายการบินแอร์เอเชีย นกแอร์ และไทยเวียตเจ็ทแอร์ ซึ่งเป็น 3 สายการบินต้นทุนต่ำ จากทั้งหมด 4 สายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย พบว่าสายการบินแอร์เอเชียมีผลขาดทุนเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2563 และ พ.ศ. 2564 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2562 โดยมียอดขาดทุนจำนวน -474, -4,764.09 และ -6,647.49 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2562, พ.ศ. 2563 และ พ.ศ. 2564 ตามลำดับ (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, 2566ก) ขณะที่สายการบินนกแอร์มีผลกำไรขาดทุนในปี พ.ศ. 2562 จำนวน -2,051.39 ล้านบาท พ.ศ. 2563 จำนวน -7,991.25 ล้านบาท และในปี พ.ศ. 2564 จำนวน -1,435.53 ล้านบาท (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, 2566ข) สำหรับสายการบินไทยเวียตเจ็ทแอร์ พบว่าปี พ.ศ. 2562 พ.ศ. 2563 และ พ.ศ. 2564 มีผลขาดทุนจำนวน -1,731, -2,141 และ -3,955 ล้านบาท ตามลำดับ (สำนักข่าว TODAY, 2565) ซึ่งเห็นได้ว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อสายการบินต้นทุนต่ำมีผลขาดทุนเพิ่มขึ้นอย่างมากในปีที่เกิดการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19

การแพร่กระจายของ COVID-19 ได้ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบในการดำเนินชีวิตของมนุษย์เป็นอย่างมาก รวมถึงพฤติกรรมผู้บริโภคสินค้าและบริการที่ผู้ใช้บริการเริ่มหันมาให้ความสำคัญกับมาตรการในการป้องกันการติดเชื้อจากผู้ให้บริการในรูปแบบต่างๆ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการตัดสินใจเลือกใช้บริการมากขึ้น ดังนั้นผู้ศึกษาซึ่งทำงานอยู่ในหน่วยงานของสายการบินจึงมีความสนใจในการทำการศึกษเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในประเทศไทยช่วงวิกฤติโควิด-19 เพื่อนำผลการศึกษาที่ได้ไปใช้เป็นแนวทางในการวางแผนกลยุทธ์ในการให้บริการแก่ผู้โดยสารของสายการบินได้ตรงตามความต้องการ รวมถึงทราบผลกระทบของพฤติกรรมผู้โดยสารในปัจจุบันต่างๆ เพื่อที่ทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถออกแบบนโยบายการช่วยเหลือในอุตสาหกรรมการบินโดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำได้อย่างเหมาะสม

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยในช่วงวิกฤติโควิด-19
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในประเทศไทยช่วงวิกฤติโควิด-19

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบเชิงปริมาณ โดยมีวิธีการดำเนินการวิจัย ดังนี้

1. ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรของงานวิจัยนี้ได้แก่ ผู้โดยสารภายในประเทศไทย จำนวน 19,334,461 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2564 (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2565) โดยมีขนาดกลุ่มตัวอย่างคือนักท่องเที่ยวสายการบินต้นทุนต่ำ จำนวน 400 คน โดยกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรทาร์ยามานะ ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ร้อยละ 5 ตามวิธีคิดดังนี้

สูตรการคำนวณ	n	=	$\frac{N}{1 + Ne^2}$
โดยที่	n	=	ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง
	N	=	ขนาดของประชากร
	e	=	ความคลาดเคลื่อนของการสุ่มที่ยอมรับได้
แทนสูตร	n	=	$\frac{19334461}{1 + 19334461(0.05)^2} = 399.99$
	n	≈	400 คน

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ได้จากการตอบแบบสอบถามจากประชากรผู้เคยใช้บริการและจะใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ จำนวน 400 คน

ข้อมูลทุติยภูมิ (secondary data) ที่เก็บรวบรวมจากแหล่งข้อมูลของหน่วยงานต่างๆ

3. สมมติฐานการวิจัย

3.1 พฤติกรรมผู้บริโภคในการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยช่วงวิกฤติโควิด-19 มีการเปลี่ยนแปลง

3.2 ปัจจัยด้านสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 มีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ

3.3 ปัจจัยด้านสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 มีอิทธิพลทางอ้อมต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ

3.4 ปัจจัยด้านมาตรการจากภาครัฐในแง่มาตรการควบคุม มีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ

3.5 ปัจจัยด้านมาตรการจากภาครัฐในแง่มาตรการควบคุม มีอิทธิพลทางอ้อมต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ ส่งผ่านปัจจัยด้านกลยุทธ์การตลาดของสายการบิน

3.6 ปัจจัยด้านมาตรการจากภาครัฐในแง่มนโยบายการกระตุ้นเศรษฐกิจ มีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ

3.7 ปัจจัยด้านมาตรการจากภาครัฐในแง่มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ มีอิทธิพลทางอ้อมต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ ส่งผ่านปัจจัยด้านกลยุทธ์การตลาดของสายการบิน

3.8 ปัจจัยด้านกลยุทธ์การตลาดของสายการบิน มีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในช่วงเดือนกันยายน พ.ศ.2564 – มิถุนายน พ.ศ.2565 เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในประเทศไทยช่วงวิกฤติโควิด-19 โดยใช้วิธีการสำรวจและการลงพื้นที่สนามบินสำหรับการเก็บแบบสอบถาม และแบบสอบถามออนไลน์ผ่าน Google Forms จากกลุ่มตัวอย่าง ด้วยวิธีการสุ่มแบบบังเอิญ (Accidental Sampling)

5. การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยในช่วงวิกฤติโควิด-19 ทำการวิเคราะห์โดยใช้ค่าสถิติ ค่าความถี่ และค่าร้อยละ

การศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในประเทศไทยช่วงวิกฤติโควิด-19 ทำการทดสอบสมมติฐานหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในประเทศไทยช่วงวิกฤติโควิด-19

ด้วยตัวแบบสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model: SEM) ซึ่งมี 5 ขั้นตอนหลัก ดังนี้ การกำหนดตัวแบบ การเก็บข้อมูล การคำนวณตัวแบบ การประเมินผลตัวแบบ และการปรับปรุงตัวแบบ โดยมีสมการแบบจำลองโครงสร้างดังนี้

$$Behavior = \lambda_{11}Situation + \lambda_{12}Measure + \lambda_{13}Economic Stimulus Policy + \lambda_{14}Airline + \delta_1$$

$$Airline = \lambda_{21}Situation + \lambda_{22}Measure + \lambda_{23}Economic Stimulus Policy + \delta_2$$

$$Economic Stimulus Policy = \lambda_{31}Situation + \delta_3$$

$$Measure = \lambda_{41}Situation + \delta_4$$

โดยที่ Behavior คือ พฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำเพื่อการเดินทางในประเทศไทยในช่วงวิกฤติโควิด-19

Situation คือ ปัจจัยด้านสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด-19

Measure คือ ปัจจัยด้านมาตรการจากภาครัฐในแง่ของการควบคุม

Economic Stimulus Policy คือ ปัจจัยด้านมาตรการภาครัฐในแง่ของนโยบายการกระตุ้นเศรษฐกิจ

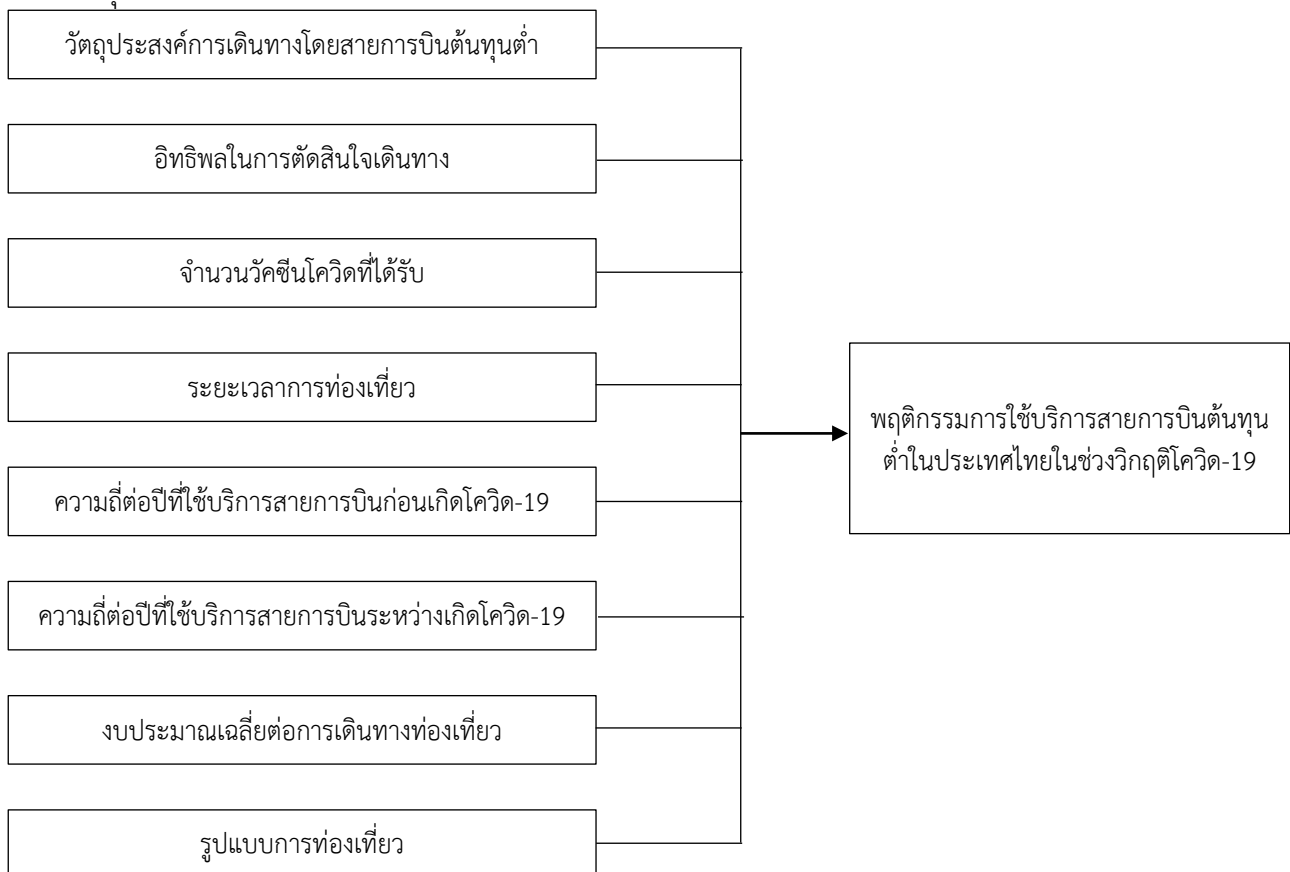
Airline คือ ปัจจัยด้านกลยุทธ์การตลาดของสายการบิน

λ คือ ค่าน้ำหนัก (factor loading) ของตัวแปรสังเกตที่มีตัวแปรแฝง

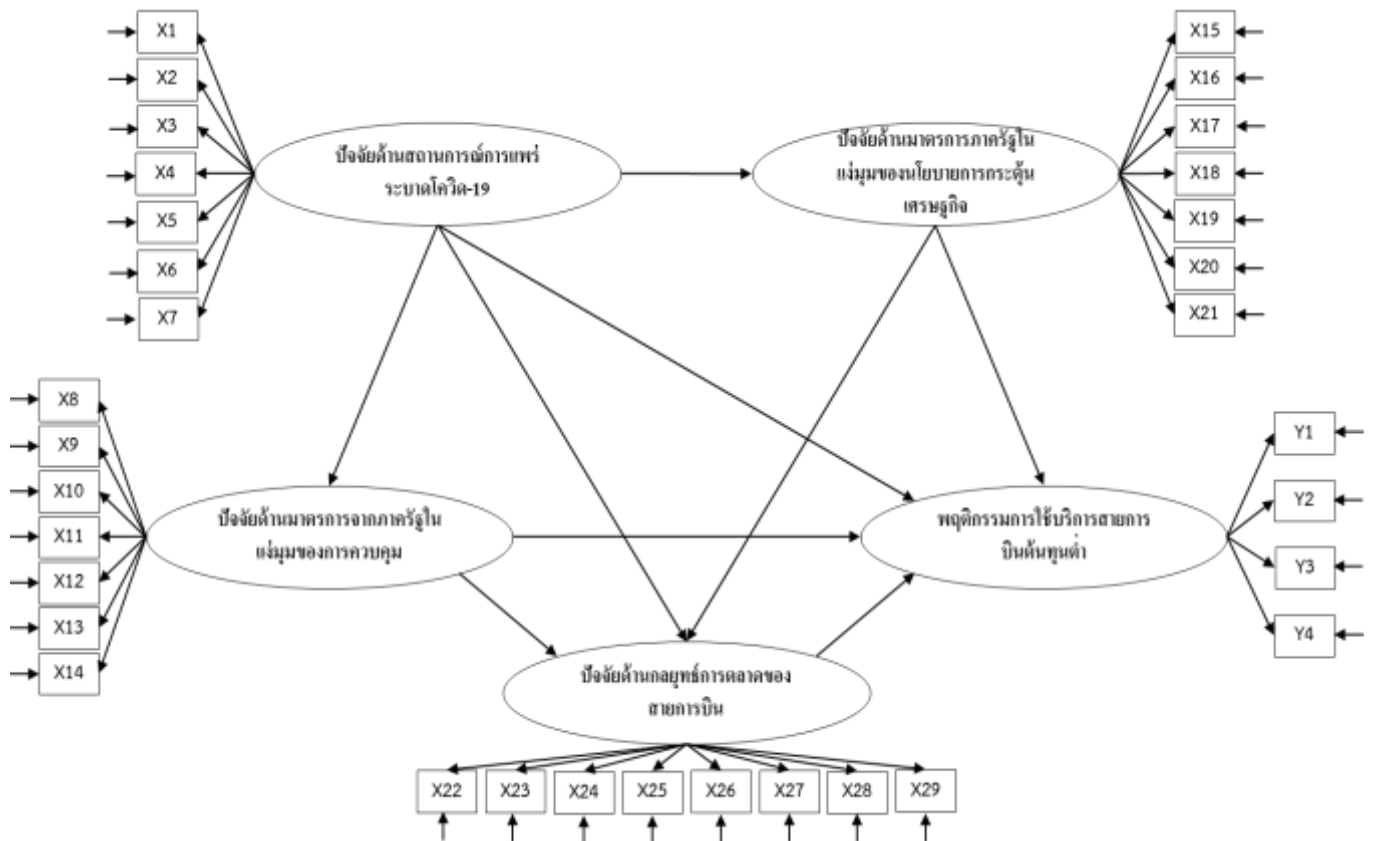
δ คือ ค่าความคลาดเคลื่อนของการวัด

กรอบแนวคิดในการวิจัย

งานวิจัยนี้ได้ทำการทบทวนแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัย และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดกรอบแนวคิดในการทำการศึกษา โดยได้กำหนดตัวแปรเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้บริการสายการบิน ตามกรอบแนวคิดในภาพ 1 และ 2 แยกตามแต่ละวัตถุประสงค์ดังนี้



ภาพที่ 1 แสดงกรอบแนวคิดในการศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยช่วงวิกฤติโควิด-19



ภาพที่ 2 แสดงกรอบแนวคิดในการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในประเทศไทยช่วงวิกฤติโควิด-19

โดย: ปัจจัยด้านสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 (Situation)

- X1: จำนวนผู้ติดเชื้อโควิด-19 ในประเทศไทย
- X2: จำนวนผู้เสียชีวิตด้วยโควิด-19 ในประเทศไทย
- X3: จำนวนการฉีดวัคซีนโควิด-19
- X4: เชื้อโควิด-19 สายพันธุ์ใหม่
- X5: ลักษณะของแหล่งท่องเที่ยว
- X6: จำนวนนักท่องเที่ยว ณ สถานที่ท่องเที่ยวปลายทาง
- X7: การปรับเปลี่ยนรูปแบบการให้บริการของแหล่งท่องเที่ยว

ปัจจัยด้านมาตรการจากภาครัฐในแง่ของการควบคุม (Measure)

- X8: การกำหนดจำนวนวัคซีนที่ได้รับ ในการเดินทางเข้าแต่ละพื้นที่
- X9: การกำหนดพื้นที่ตามระดับความเสี่ยง (แบ่งสีพื้นที่)
- X10: การมีตราสัญลักษณ์ความปลอดภัยด้านการท่องเที่ยว
- X11: การกำหนดเวลาเปิด-ปิด สถานที่ท่องเที่ยว
- X12: มาตรการจำกัดจำนวนคนเข้าสูงสุดจากทางภาครัฐ
- X13: การกำหนดระยะเวลาการกักตัวของนักท่องเที่ยวต่างประเทศ
- X14: มาตรการการควบคุมการแพร่ระบาดของโรคโควิดจากภาครัฐสำหรับนักท่องเที่ยวต่างประเทศ

ปัจจัยด้านมาตรการภาครัฐในแง่ของนโยบายการกระตุ้นเศรษฐกิจ (Economic Stimulus Policy)

- X15: โครงการเราเที่ยวด้วยกัน
- X16: โครงการเราเที่ยวด้วยกัน ด้านที่พัก

X17: โครงการเราเที่ยวด้วยกัน ด้านตั๋วเครื่องบิน

X18: โครงการเราชนะหรือเรารักกัน

X19: โครงการคนละครึ่ง

X20: โครงการยิ่งใช้ยิ่งได้

X21: โครงการอื่นๆ จากทางภาครัฐ

ปัจจัยด้านกลยุทธ์การตลาดของสายการบิน (Airline)

X22: ผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ ของสายการบิน

X23: ราคาค่าโดยสารของสายการบิน

X24: ช่องทางการชำระเงินหรือวิธีการชำระเงินค่าโดยสารของสายการบิน

X25: การลดราคาค่าโดยสารของสายการบิน

X26: การโฆษณาเส้นทางหรือราคาของสายการบิน

X27: พนักงานสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันโรคติดต่อ มากกว่าที่กฎหมายกำหนด

X28: การอนุญาตให้ปรับเปลี่ยนวัน เวลาเดินทางโดยไม่เสียค่าธรรมเนียม

X29: ภาพลักษณ์โดยรวม

พฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ (Behavior)

Y1: ตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย

Y2: เดินทางท่องเที่ยวโดยใช้เครื่องบิน

Y3: ตัดสินใจเดินทางโดยใช้สายการบินต้นทุนต่ำ ถ้ามีรูปแบบการให้บริการเพิ่มเติม

Y4: การแนะนำเพื่อน/ญาติ ให้ใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ เพื่อการท่องเที่ยว

ผลการวิจัย

จากการศึกษาวิจัย พบว่า

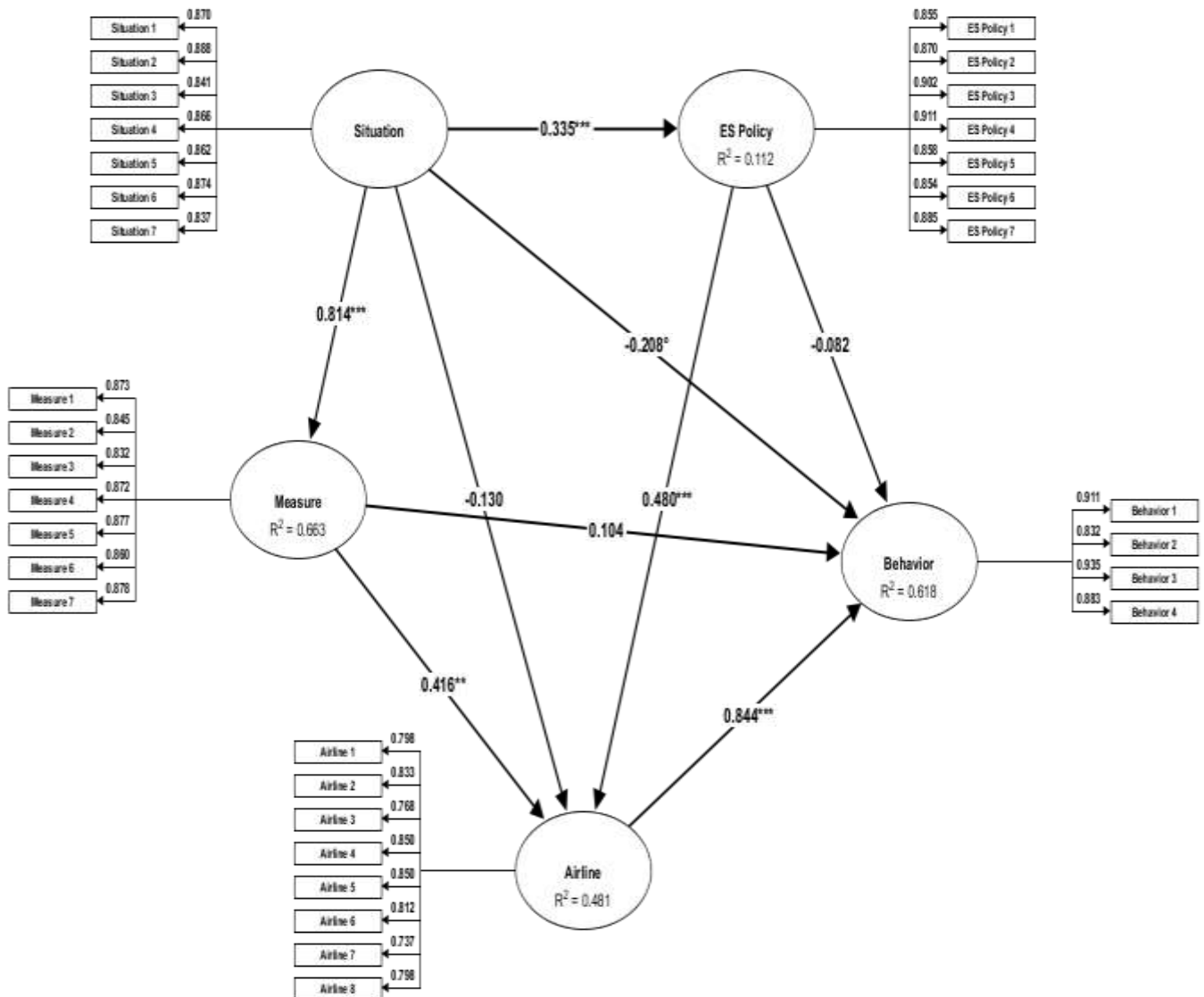
1. พฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยในช่วงวิกฤติโควิด-19

ผลการศึกษาพบว่า ในช่วงโควิด-19 นักท่องเที่ยวยังเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว/พักผ่อนเป็นหลัก โดยคิดเป็นร้อยละ 54 และเดินทางเพื่อหาครอบครัว/ญาติพี่น้อง เพื่อทำงาน/ธุรกิจ เป็นลำดับ ซึ่งตนเองเป็นผู้ตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวหลักประมาณร้อยละ 55 สำหรับการฉีดวัคซีนเพื่อป้องกันการติดต่อของโรคโควิด-19 ส่วนใหญ่ร้อยละ 87.50 จะฉีดวัคซีนมากกว่า 3 เข็มขึ้นไป ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดจากทางภาครัฐในการเดินทางทางอากาศ และมีการฉีดน้อยกว่า 2 เข็มร้อยละ 12.50 ส่วนมากจะมีเดินทางท่องเที่ยวเป็นเวลา 2-3 วันในช่วงโควิด-19 หรือประมาณร้อยละ 50 และท่องเที่ยว 4-5 วัน อีกร้อยละ 24 ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

สำหรับความถี่ในการเดินทางเมื่อมีการเปรียบเทียบระหว่างก่อนโควิด-19 กับระหว่างช่วงโควิด-19 พบว่าในช่วงโควิด-19 มีความถี่ในการเดินทางลดลงต่ำกว่าก่อนโควิด-19 โดยมีรายละเอียดดังนี้ สำหรับความถี่มากกว่า 6 ครั้งต่อปี พบว่าในช่วงก่อนเกิดโควิด-19 มีผู้เดินทางร้อยละ 11.25 ขณะที่ระหว่างเกิดโควิด-19 มีผู้เดินทางร้อยละ 6.50 หรือลดลงร้อยละ 4.75 ส่วนความถี่ของการเดินทาง 5-6 ครั้งต่อปี พบว่าในช่วงก่อนเกิดโควิด-19 และระหว่างเกิดโควิด-19 มีผู้เดินทางร้อยละ 15.75 และ 15.00 ตามลำดับ ซึ่งลดลงร้อยละ 0.75 ส่วนต่อไปสำหรับความถี่ 3-4 ครั้งต่อปี พบว่าในช่วงก่อนเกิดโควิด-19 มีผู้เดินทางร้อยละ 38.25 ซึ่งลดลงร้อยละ 6.75 เมื่อเทียบกับช่วงระหว่างเกิดโควิด-19 ที่ร้อยละ 31.50 และสำหรับความถี่ส่วนสุดท้ายคือน้อยกว่า 2 ครั้งต่อปี พบว่าผู้เดินทางในช่วงระหว่างเกิดโควิด-19 มีมากกว่าช่วงก่อนเกิดโควิด-19 อยู่ที่ร้อยละ 8.75 โดยที่ช่วงระหว่างเกิดโควิด-19 มีผู้เดินทางร้อยละ 47 ขณะที่ช่วงก่อนเกิดโควิด-19 มีผู้เดินทางร้อยละ 38.25 ซึ่งกล่าวได้ว่าผู้เดินทางได้ลดความถี่ของการเดินทางลงจากช่วงก่อนเกิดโควิด-19 ซึ่งสังเกตได้จากปริมาณผู้ที่เดินทางด้วยความถี่น้อยกว่า 2 ครั้งต่อปีในช่วงระหว่างเกิดโควิด-19 โดยในการเดินทางท่องเที่ยวแต่ละครั้งจะใช้งบประมาณ 5,001-10,000 บาท เป็นส่วนใหญ่ที่ร้อยละ 41.25 และใช้งบประมาณ 10,001-15,000 บาท ใช้ต่ำกว่า 5,000 บาท และมากกว่า 15,001 บาท

ตามลำดับ ทั้งนี้รูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวที่นิยมใน 3 อันดับแรกจากการที่สามารถเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ คือ แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ที่มีผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 232 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 24.17 จากยอดการตอบแบบสอบถาม รองลงมาคือในส่วนของศาสนสถานและวัด ที่มีผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 116 คน คิดเป็นร้อยละ 12.08 และอันดับความนิยมที่ 3 คือการท่องเที่ยวในเมือง ที่จำนวน 113 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 11.77 นอกจากนี้ผู้เดินทางยังให้ความสนใจรูปแบบการเดินทางแบบอาหารและแหล่งวัตถุดิบ รูปแบบกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยว รูปแบบท่องเที่ยววิถีชุมชนและภูมิปัญญา รูปแบบท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ท่องเที่ยวสถานที่ท่องเที่ยวประเภทธีมพาร์ค ท่องเที่ยวเชิงกีฬา และท่องเที่ยวประสบการณ์เหนือธรรมชาติ ตามลำดับความสนใจของผู้ตอบแบบสอบถาม

2. ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในประเทศไทยช่วงวิกฤติโควิด-19



ภาพที่ 3 ปัจจัยส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในประเทศไทยช่วงโควิด-19

การศึกษาผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างปัจจัยของตัวแปรต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในประเทศไทยช่วงวิกฤติโควิด-19 ด้วยตัวแบบจำลองสมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling : SEM) เพื่อทดสอบสมมติฐานตามกรอบแนวคิดงานวิจัยที่กำหนดไว้ ซึ่งประกอบไปด้วย 4 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด-19 (Situation) ปัจจัยด้าน

มาตรการจากภาครัฐในแง่ของการควบคุม (Measure) ปัจจัยด้านมาตรการภาครัฐในแง่ของนโยบายการกระตุ้นเศรษฐกิจ (Economic Stimulation Policy) และปัจจัยด้านกลยุทธ์การตลาดของสายการบิน (Airline) โดยมีผลการทดสอบสมมติฐานดังภาพที่ 3

2.1 ผลประเมินความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของโมเดลกับข้อมูลเชิงประจักษ์ด้วยการพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์ (Loadings) ที่ใช้ในการประเมิน

ผลประเมินความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของโมเดลกับข้อมูลเชิงประจักษ์ด้วยการพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์ (Loadings) ที่ใช้ในการประเมิน พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในประเทศไทยช่วงวิกฤติโควิด-19 ประกอบไปด้วย 2 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด-19 และปัจจัยด้านกลยุทธ์การตลาดของสายการบิน ส่วนปัจจัยด้านมาตรการจากภาครัฐในแง่ของการควบคุม และปัจจัยด้านมาตรการภาครัฐในแง่ของนโยบายการกระตุ้นเศรษฐกิจไม่มีนัยสำคัญ

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงเหตุผลระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรแฝงตาม พบว่า ตัวแปรมาตรวัดหรือตัวแปรสังเกตทุกตัวมีค่าน้ำหนัก (Loading) เป็นบวกและมีค่าสูงกว่า 0.70 ทุกตัว นอกจากนั้นตัวแปรทุกตัวมีค่า t-statistics สูง แสดงให้เห็นว่า ตัวแปรสังเกตทุกตัวที่ใช้ในการศึกษาสามารถสะท้อนถึงตัวแปรแฝงทุกตัวได้อย่างมีนัยสำคัญ ส่วนผลการวิเคราะห์โมเดลความเที่ยงตรงเชิงเหมือนของตัวแบบมาตรวัด จากการตรวจสอบเรื่องความเชื่อถือ (Reliability test) พบว่า ค่า Composite Reliability (CR) ของตัวแปรแฝงทุกตัวมีค่าสูงกว่า 0.90 แสดงว่าทุกตัวแปรแฝงในทุกหมวดสามารถให้วัดในหมวดของตนได้ดีและมีความน่าเชื่อถือ เมื่อพิจารณาค่า AVE พบว่า $AVE \geq 0.50$ ดังนั้น จึงสรุปว่าตัวแปรแฝงอิสระที่ใช้ในการศึกษาทั้ง 4 ตัวแปรนั้น เป็นตัวแทนที่ดีของปัจจัยที่อยู่เบื้องหลังการกำหนด ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ผลการวิเคราะห์โมเดลความเที่ยงตรงเชิงเหมือนของตัวมาตรวัด

Latent variable	Measurement variable	Loading	t-statistics	CR	AVE
Situation				0.953	0.744
	Situation 1	0.870	25.870		
	Situation 2	0.888	36.529		
	Situation 3	0.841	26.807		
	Situation 4	0.866	35.442		
	Situation 5	0.862	33.643		
	Situation 6	0.874	38.838		
	Situation 7	0.837	21.590		
Measure				0.953	0.744
	Measure 1	0.873	31.075		
	Measure 2	0.845	30.148		
	Measure 3	0.832	19.568		
	Measure 4	0.872	33.826		
	Measure 5	0.877	36.631		
	Measure 6	0.860	36.197		
	Measure 7	0.878	36.784		

ตารางที่ 1 ผลการวิเคราะห์โมเดลความเที่ยงตรงเชิงเหมือนของตัวมาตรวัด (ต่อ)

Latent variable	Measurement variable	Loading	t-statistics	CR	AVE
Economic Stimulus Policy				0.959	0.768
	Economic 1	0.855	29.052		
	Economic 2	0.870	33.209		
	Economic 3	0.902	47.484		
	Economic 4	0.911	54.251		
	Economic 5	0.858	27.358		
	Economic 6	0.854	32.462		
	Economic 7	0.885	39.624		
Airline				0.937	0.651
	Airline 1	0.798	20.885		
	Airline 2	0.833	23.636		
	Airline 3	0.768	13.637		
	Airline 4	0.850	29.029		
	Airline 5	0.850	26.995		
	Airline 6	0.812	24.474		
	Airline 7	0.737	12.650		
	Airline 8	0.798	15.432		
Behavior				0.939	0.794
	Behavior 1	0.911	62.967		
	Behavior 2	0.832	17.764		
	Behavior 3	0.935	74.812		
	Behavior 4	0.883	28.129		

หมายเหตุ: Loadings คือ ค่าสัมประสิทธิ์, CR = Composite Reliability (ความน่าเชื่อถือของตัวแปร), AVE = Average Variance Extracted (ค่าเฉลี่ยของการผันแปรที่สกัดได้)

ที่มา: จากการคำนวณ

2.2 ผลการประเมินตัวแบบโครงสร้าง

ค่าสัมประสิทธิ์การตัดสินใจ (R^2) มีค่าเท่ากับ 0.618 ดังนั้น ทั้ง 4 ปัจจัย สามารถอธิบายพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำเพื่อการเดินทางในประเทศไทยได้ประมาณร้อยละ 61.80

2.3 ผลการทดสอบสมมติฐาน

การศึกษากำหนดสมมติฐานว่ามี 4 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด-19 ปัจจัยด้านมาตรการจากภาครัฐในแง่ของการควบคุม ปัจจัยด้านมาตรการภาครัฐในแง่ของนโยบายการกระตุ้นเศรษฐกิจ และปัจจัยด้านกลยุทธ์การตลาดของสายการบิน มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในประเทศไทยช่วงวิกฤติโควิด-19 โดยจะมีอิทธิพลทั้งทางตรงและทางอ้อมตามแต่ละสมมติฐาน ผลการทดสอบสมมติฐานแสดงในตาราง 2 ดังนี้

ตารางที่ 2 ผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐาน	ค่าสัมประสิทธิ์	t-statistics	ผลลัพธ์
H1: ปัจจัยด้านสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 มีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ	-0.208	-1.893*	ยอมรับ
H2: ปัจจัยด้านสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 มีอิทธิพลทางอ้อมต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ	0.369	3.183***	ยอมรับ
H3: ปัจจัยด้านมาตรการจากภาครัฐในแง่ของการควบคุม มีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ	0.104	1.012	ปฏิเสธ
H4: ปัจจัยด้านมาตรการจากภาครัฐในแง่ของการควบคุม มีอิทธิพลทางอ้อมต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ ส่งผ่านปัจจัยด้านกลยุทธ์การตลาดของสายการบิน	0.351	2.901***	ยอมรับ
H5: ปัจจัยด้านมาตรการจากภาครัฐในแง่ของการกระตุ้นเศรษฐกิจ มีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ	-0.082	-1.059	ปฏิเสธ
H6: ปัจจัยด้านมาตรการจากภาครัฐในแง่ของการกระตุ้นเศรษฐกิจ มีอิทธิพลทางอ้อมต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ ส่งผ่านปัจจัยด้านกลยุทธ์การตลาดของสายการบิน	0.405	4.993***	ยอมรับ
H7: ปัจจัยด้านกลยุทธ์การตลาดของสายการบิน มีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ	0.844	12.660***	ยอมรับ

หมายเหตุ: ระดับความเชื่อมั่น * = 0.90, ** = 0.95, *** = 0.99

ที่มา: จากการคำนวณ

สมมติฐานที่ 1 ปัจจัยด้านสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 (Situation) พิจารณาจากการแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 ในประเทศไทย พบว่าส่งผลทางตรงอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 90 และขนาดของการส่งผลกระทบทางตรง (Direct effect) มีค่าเท่ากับ -0.208

สมมติฐานที่ 2 ปัจจัยด้านสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 (Situation) ส่งผลกระทบอ้อมอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และขนาดของการส่งผลกระทบอ้อม (Indirect effect) มีค่าเท่ากับ 0.369

สมมติฐานที่ 3 ปัจจัยด้านมาตรการจากภาครัฐในแง่ของการควบคุม (Measure) พิจารณาจากการกำหนดมาตรการต่างๆ จากภาครัฐ พบว่าไม่มีนัยสำคัญ โดยมีขนาดของการส่งผลกระทบทางตรง (Direct effect) มีค่าเท่ากับ 0.104

สมมติฐานที่ 4 ปัจจัยด้านมาตรการจากภาครัฐในแง่ของการควบคุม (Measure) ส่งผลกระทบอ้อมอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และขนาดของการส่งผลกระทบอ้อม (Indirect effect) มีค่าเท่ากับ 0.351

สมมติฐานที่ 5 ปัจจัยด้านมาตรการภาครัฐในแง่ของนโยบายการกระตุ้นเศรษฐกิจ (Economic Stimulus Policy) พิจารณาจากโครงการต่างๆ ที่ภาครัฐใช้เพื่อการกระตุ้นเศรษฐกิจในหลายด้าน พบว่าไม่มีนัยสำคัญ โดยมีขนาดของการส่งผลกระทบทางตรง (Direct effect) มีค่าเท่ากับ -0.082

สมมติฐานที่ 6 ปัจจัยด้านมาตรการภาครัฐในแง่ของนโยบายการกระตุ้นเศรษฐกิจ (Economic Stimulus Policy) ส่งผลกระทบอ้อมอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และขนาดของการส่งผลกระทบอ้อม (Indirect effect) มีค่าเท่ากับ 0.405

สมมติฐานที่ 7 ปัจจัยด้านกลยุทธ์การตลาดของสายการบิน (Airline) พิจารณาจากหลายปัจจัยในด้านการตลาดที่ทางสายการบินกำหนดขึ้นในช่วงโควิด-19 พบว่าส่งผลทางตรงอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99 และขนาดของการส่งผลกระทบทางตรง (Direct effect) มีค่าเท่ากับ 0.844

อภิปรายผล

จากผลการศึกษา พบว่า ความถี่ในการเดินทางของนักท่องเที่ยวลดลงในช่วงโควิด-19 ซึ่งสอดคล้องกับผลสำรวจของ กองวิจัยการตลาดการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2564) สำหรับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์เชิงเหตุผลต่อ พฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในประเทศไทยช่วงวิกฤติโควิด-19 โดย เมื่อศึกษาปัจจัยด้านสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 (Situation) ส่งผลกระทบทันทีทางตรงและทางอ้อมอย่างมี นัยสำคัญต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านจำนวนนักท่องเที่ยว ณ สถานที่ท่องเที่ยว ปลายทาง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Song & Choi (2020) ได้ทำการศึกษา A Study on the Behavioral Change of Passengers on Sustainable Air Transport after COVID-19 ซึ่งพบว่า หากสถานการณ์โควิด-19 ณ จุดหมายปลายทาง ไม่ดี แม้ว่าจะข้อกำหนดและมาตรการป้องกันมีการผ่อนคลายลง แนวโน้มการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินยังคงลดลง

สำหรับปัจจัยด้านมาตรการจากภาครัฐในแง่ของการควบคุม (Measure) พบว่าไม่มีนัยสำคัญต่อการส่งผล ทางตรงต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ ขณะที่ส่งผลทางอ้อมอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ (2564) ที่ได้ทำการศึกษาเรื่องวิถีชีวิตปกติแบบใหม่ภายหลังการระบาดใหญ่โควิด-19: กรณีศึกษาธุรกิจ ยานยนต์และธุรกิจการบินกับทิศทางการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ไทย ซึ่งพบว่า การแพร่ระบาดของ โรคโควิด-19 ได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เนื่องจากนักท่องเที่ยวเกิดความวิตกกังวล ทำให้เกิดมาตรการ ต่างๆ จากทางภาครัฐ ซึ่งอาจจะทำให้รูปแบบการท่องเที่ยวเปลี่ยนแปลง ส่งผลให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจะต้องมีการ ปรับตัวครั้งใหญ่ และงานวิจัยของ Song & Choi (2020) ได้ทำการศึกษา A Study on the Behavioral Change of Passengers on Sustainable Air Transport after COVID-19 พบว่าการเว้นระยะห่างทางสังคม (self-isolation) และ มาตรการป้องกันต่อโรคติดเชื้อในภาคการบิน เป็นปัจจัยที่นักท่องเที่ยวต้องการ ซึ่งมีลักษณะคล้ายกับปัจจัยด้านมาตรการ ภาครัฐในแง่ของนโยบายการกระตุ้นเศรษฐกิจ (Economic Stimulus Policy) ที่พบว่าไม่มีนัยสำคัญต่อการส่งผลทางตรง ต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ บวรลักษณ์ เกื้อสุวรรณ, วรณิ สุทธิใจดี, ผกา มาศ มุสิกมาศ (2565) ที่พบว่า นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวจากภาครัฐ เป็นเหตุผลสุดท้ายที่นักท่องเที่ยวตัดสินใจที่จะซื้อ บริการสายการบินผ่านระบบออนไลน์ แต่พบการส่งผลทางอ้อมอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะโครงการเราชนะหรือเรารักกัน และโครงการเราเที่ยวด้วยกัน ด้านตัวเครื่องบิน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ญาณวรุตม์ ธนพัฒน์เจริญ (2564) พบว่า ปัจจัยด้านคุณภาพการให้บริการ ปัจจัยด้านการรับรู้คุณค่า และปัจจัยด้านการบริหารความสัมพันธ์ลูกค้า เป็นส่วนหนึ่งของ ปัจจัยที่มีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตั้งใจซื้อซ้ำของการใช้บริการสายการบิน

ส่วนปัจจัยด้านกลยุทธ์การตลาดของสายการบิน (Airline) พบว่า ส่งผลทางตรงอย่างมีนัยสำคัญต่อพฤติกรรมการใช้ บริการสายการบินต้นทุนต่ำที่มีค่าอิทธิพลมากที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ บวรลักษณ์ เกื้อสุวรรณ, วรณิ สุทธิใจดี, ผกา มาศ มุสิกมาศ (2565) ที่พบว่า นักท่องเที่ยวให้ความสำคัญด้านภาพรวมความคิดเห็นต่อปัจจัยส่วนประสมทาง การตลาดในระดับมากที่สุด และงานวิจัยของ ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ (2564) พบว่า รูปแบบการท่องเที่ยวเปลี่ยนแปลง ส่งผลให้ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจะต้องมีการปรับตัวครั้งใหญ่ ด้วยการลดความซับซ้อนของการไหลของข้อมูลและจำนวนผู้เล่นใน ห่วงโซ่อุปทานให้สั้นลง เนื่องจากนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับรูปแบบการให้บริการ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ญาณวรุตม์ ธนพัฒน์เจริญ (2564) ที่พบว่า ปัจจัยด้านการบริหารความสัมพันธ์ลูกค้า เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลเชิงบวกมากที่สุด ต่อความตั้งใจซื้อซ้ำของตัวเครื่องบินภายในประเทศเพื่อการท่องเที่ยวในช่วงวิกฤติโควิด-19

องค์ความรู้ใหม่

จากการศึกษาเรื่องปัจจัยที่ส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในการเดินทาง ท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในประเทศไทยช่วงวิกฤติโควิด-19 ได้พบว่าการเกิดสถานการณ์วิกฤติในประเทศ อันเนื่องมาจาก โรคระบาดมีโอกาสเกิดขึ้น ซึ่งเมื่อเกิดการแพร่ระบาดของโรคขึ้นแล้ว จะส่งผลกระทบเป็นวงกว้างในระดับโลก หรือประเทศ ซึ่งจะมีธุรกิจที่ได้รับความรุนแรงของผลกระทบที่แตกต่างกันไป โดยเฉพาะธุรกิจในภาคการท่องเที่ยว เช่น สายการบิน โรงแรม เป็นต้น ซึ่งธุรกิจดังกล่าวจำเป็นต้องได้รับความช่วยเหลือจากทางภาครัฐด้านนโยบายการควบคุม และนโยบายการ

กระตุ้นเศรษฐกิจที่เหมาะสม มาช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจในภาคการท่องเที่ยวให้ดีขึ้น ทั้งนี้ผู้ใช้บริการสายการบินอยากให้ภาครัฐมีมาตรการดูแล และคุ้มครองผู้ใช้บริการสายการบิน โดยสายการบินต้นทุนต่ำควรมีกำหนดการบินที่ชัดเจน มีการจัดการที่ตรงต่อเวลา ตามเวลาการให้บริการที่แจ้งไว้ มีมาตรฐานการบริการ ความสะอาด และความปลอดภัย นอกจากนี้สายการบินควรลดค่าภาษี และไม่มีค่าธรรมเนียมในการเลื่อนหรือเปลี่ยนเวลาเดินทางในช่วงการระบาดของโรคอุบัติใหม่ ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐและสายการบินต้นทุนต่ำ

สรุปผลการวิจัย

การศึกษาปัจจัยที่ส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในประเทศไทยช่วงวิกฤติโควิด-19 ด้านพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในช่วงโควิด-19 พบว่าในช่วงโควิด-19 นักท่องเที่ยวยังเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว/พักผ่อนเป็นหลัก โดยตนเองเป็นผู้ตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวหลัก ซึ่งส่วนใหญ่จะฉีดวัคซีนมากกว่า 3 เข็มขึ้นไป ส่วนมากจะเดินทางท่องเที่ยวเป็นเวลา 2-3 วันในช่วงโควิด-19 สำหรับความถี่ในการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบระหว่างก่อนโควิด-19 กับระหว่างช่วงโควิด-19 พบว่า ในช่วงโควิด-19 มีความถี่ในการเดินทางลดลง และในการเดินทางท่องเที่ยวแต่ละครั้งจะใช้งบประมาณ 5,001-10,000 บาทเป็นส่วนใหญ่

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างปัจจัยของตัวแปรต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในประเทศไทยช่วงวิกฤติโควิด-19 ด้วยตัวแบบจำลองสมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling : SEM) เพื่อทดสอบสมมติฐานตามกรอบแนวคิดงานวิจัยที่กำหนดไว้ โดยมีผลการทดสอบสมมติฐานดังนี้

ปัจจัยด้านสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด-19 (Situation) ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงเหตุผล พบว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด-19 ส่งผลกระทบทางตรงอย่างมีนัยสำคัญเป็นเชิงลบต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ กล่าวได้ว่าเมื่อนักท่องเที่ยวกังวลต่อการแพร่ระบาดโควิด-19 จะทำให้การตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยวลดลง ขณะที่ทางอ้อมอย่างมีนัยสำคัญต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ

ปัจจัยด้านมาตรการจากภาครัฐในแง่มุมมองของการควบคุม (Measure) พบว่า ไม่ได้ส่งผลกระทบทางตรง แต่ส่งผลกระทบทางอ้อมอย่างมีนัยสำคัญต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ เนื่องจากสายการบินได้นำมาตรการจากทางภาครัฐในแง่ของการควบคุม มาใช้เป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์การตลาด เพื่อสร้างความมั่นใจแก่นักท่องเที่ยว

ปัจจัยด้านมาตรการภาครัฐในแง่มุมมองของนโยบายการกระตุ้นเศรษฐกิจ (Economic Stimulus Policy) พบว่า ไม่ได้ส่งผลกระทบทางตรง แต่พบว่าส่งผลกระทบทางอ้อมอย่างมีนัยสำคัญต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ เนื่องจากนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจไม่สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวได้โดยตรง แต่การที่สายการบินได้นำนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจจากภาครัฐ มาช่วยในการทำกลยุทธ์การตลาดในการลดราคาค่าโดยสาร ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถใช้ประโยชน์จากนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจในการซื้อค่าโดยสารในราคาที่ถูกลงได้

ปัจจัยด้านกลยุทธ์การตลาดของสายการบิน (Airline) พบว่า ส่งผลกระทบทางตรงอย่างมีนัยสำคัญเป็นเชิงบวกต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ โดยที่การตลาดในด้านราคามีผลอย่างมากต่อพฤติกรรม ทำให้นักท่องเที่ยวที่มีการทำการตลาดในด้านราคา จะมียอดผู้โดยสารมากขึ้นเช่นกัน เนื่องจากเป็นปัจจัยหลักที่นักท่องเที่ยวใช้ในการประเมินงบประมาณด้านการท่องเที่ยว

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1.1 สายการบินควรศึกษารูปแบบกลยุทธ์การตลาดของสายการบิน โดยเฉพาะด้านการลดราคาค่าโดยสารของสายการบิน และการโฆษณาเส้นทางหรือราคาของสายการบิน เนื่องจากเป็นปัจจัยและด้านหลักต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำของนักท่องเที่ยวในประเทศไทย

1.2 ภาครัฐควรเพิ่มความเข้มงวดของมาตรการการควบคุมการแพร่ระบาดในช่วงการระบาดโรคอุบัติใหม่ เช่น โรคโควิด-19 โรคไข้หวัดใหญ่ A สายพันธุ์ H3N2, H1N1 และไข้หวัดใหญ่ B เป็นต้น ที่มาจากการนักท่องเที่ยวต่างประเทศ เพื่อใช้ในการสร้างความเชื่อมั่นแก่นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศในประเทศไทย ทำให้พฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำของนักท่องเที่ยวเปลี่ยนแปลงในทิศทางที่ดีขึ้น

1.3 ภาครัฐควรเพิ่มการประชุมหารือมากขึ้นระหว่างภาครัฐและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และสายการบินในการออกแบบนโยบายการกระตุ้นเศรษฐกิจ โดยเฉพาะโครงการเราชนะหรือเรารักกัน และโครงการเราเที่ยวด้วยกัน ด้านตัวเครื่องบิน เพื่อให้สามารถเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในประเทศไทยช่วงวิกฤติโควิด-19 ได้โดยตรง และเป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้น

2. ข้อเสนอแนะด้านการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 เพื่อให้เกิดความชัดเจนมากขึ้น ของนักท่องเที่ยวในแต่ละประเภท ผู้ที่สนใจศึกษาควรแยกประเภทของนักท่องเที่ยวแต่ละรูปแบบ เพื่อทำการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในแต่ละประเภทของนักท่องเที่ยวในประเทศไทย

2.2 เพื่อให้เกิดความชัดเจนมากขึ้นในส่วนของผู้ประกอบการเดินทาง ผู้ที่สนใจศึกษาสามารถแยกแบ่งกลุ่มนักท่องเที่ยวตามแต่ละวัตถุประสงค์ เพื่อหาข้อแตกต่างที่ชัดเจนของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเพื่อการท่องเที่ยว/พักผ่อน ทำธุรกิจ และเยี่ยมญาติ

2.3 ควรมีการศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินบริการเต็มรูปแบบ (Full Service Carrier: FSC) เพื่อดูว่าปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินบริการเต็มรูปแบบ เหมือนหรือแตกต่างจากพฤติกรรมการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำหรือไม่

เอกสารอ้างอิง

- กองวิจัยการตลาดการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2564). *โครงการศึกษาพฤติกรรมนักท่องเที่ยวชาวไทยจากสถานการณ์โควิด-19*. กรุงเทพฯ: อิมเมจ ควอลิตีแอนด์.
- กัลยา วานิชย์บัญชา. (2556). *การวิเคราะห์สมการโครงสร้าง (SEM) ด้วย AMOS*. กรุงเทพฯ: สามลดา.
- งานโรคติดต่ออุบัติใหม่ กลุ่มพัฒนาวิชาการโรคติดต่อ กรมควบคุมโรค. (2564). *สถานการณ์โรคติดต่อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) มาตรการสาธารณสุข และปัญหาอุปสรรคการป้องกันควบคุมโรคในผู้เดินทาง*. สืบค้น 28 สิงหาคม 2564. จาก <https://ddc.moph.go.th/uploads/files/2017420210820025238.pdf>.
- ญาณวรุตม์ ธนพัฒน์เจริญ. (2564). *การศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความตั้งใจซื้อซ้ำของตัวเครื่องบินภายในประเทศเพื่อการท่องเที่ยวในช่วงวิกฤติโควิด-19*. (การจัดการมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยมหิดล).
- ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. (2566ก). *งบการเงิน บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)*. สืบค้น 18 พฤศจิกายน 2566. จาก <https://www.set.or.th/th/market/product/stock/quote/AAV/financial-statement/company-highlights>.
- _____. (2566ข). *งบการเงิน บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)*. สืบค้น 18 พฤศจิกายน 2566. จาก <https://www.set.or.th/th/market/product/stock/quote/NOK/financial-statement/company-highlights>.
- ถวิล นิลใบ. (2559). *เศรษฐมิติประยุกต์ (ฉบับปรับปรุงใหม่)*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์. (2564). *วิถีชีวิตปกติแบบใหม่ภายหลังการระบาดใหญ่โควิด-19: กรณีศึกษาธุรกิจยานยนต์และธุรกิจการบินกับทิศทางการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ไทย*. *วารสารสุทธิปริทัศน์*, 35(2), 179-196.
- บรรลักษ์ณ์ เกื้อสุวรรณ, วรณิ สุทธิใจดี และ ผกามาต มุสิกมาต. (2565). *แนวโน้มชีวิตวิถีใหม่ในธุรกิจการบินหลังสถานการณ์โควิด-19 ที่ส่งผลกระทบต่อสายการบินกับส่วนประสมทางการตลาด*. *วารสารวิชาการศรีปทุม ชลบุรี*, 18(4), 58-75.

- มิ่งสรรพ ขาวสอาด, อัครพงศ์ อ้นทอง, พรทิพย์ เขียวธีรวิทย์, กุลดา เพ็ชรวรรณ และ นกุล เครือฟู. (2556). *เศรษฐศาสตร์ว่าด้วยการท่องเที่ยว*. เชียงใหม่: ล็อกอินดีไซน์เวิร์ค.
- สำนักข่าว TODAY. (2565). ทำไม ‘ไทยเวียดนาม’ ถึงลุยธุรกิจใหม่ แพลตฟอร์มจองท่องเที่ยว Skyfun.travel. สืบค้น 24 พฤศจิกายน 2566. จาก <https://workpointtoday.com/why-thai-vietjet-go-into-travel-booking-platform/>.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (2564ก). *รายงานสภาวะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย พ.ศ. 2563*. สืบค้น 29 สิงหาคม 2564. จาก <https://www.caat.or.th/th/archives/57599>.
- _____. (2564ข). *สถิติการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ประจำปี 2019 และ 2020*. สืบค้น 29 สิงหาคม 2564. จาก <https://www.caat.or.th/th/archives/category/data-research-th/air-traffic-th/transport-statistics-th>.
- _____. (2565). *สถิติการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยประจำปี 2021*. สืบค้น 24 พฤศจิกายน 2566. จาก <https://www.caat.or.th/th/archives/64805>.
- Hotle, S., & Mumbower, S. (2021). The impact of COVID-19 on domestic U.S. air travel operations and commercial airport service. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 9(100277), 1-8.
- International Civil Aviation Organization. (2021). *Economic Impacts of COVID-19 on Civil Aviation*. Retrieved 4 September 2021. from https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf.
- Song, K. H., & Choi, S. (2020). A study on the behavioral change of passengers on sustainable air transport after covid-19. *Sustainability*, 12(21), 1–18.
- Taro Yamane. (1973). *Statistics: an introductory analysis*. New York: Harper & Row.

